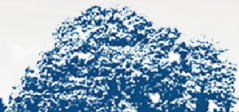




# Riktlinjer för parkering i Markaryds kommun



<b>Dokumentnamn</b>	<b>Dokumenttyp</b>	<b>Fastställd</b>	<b>Beslutsinstans</b>
Riktlinjer för parkering i Markaryds kommun	Riktlinjer	2022-02-14	Miljö- och byggnadsnämnden
<b>Dokumentansvarig</b>	<b>Diarienummer</b>	<b>Reviderad</b>	<b>Giltig till</b>
--	MBN 2020/15	--	Tillsvidare
<b>Dokumentinformation</b>	Syftet med dokumentet är att ge vägledning för hur parkeringsfrågor ska hanteras samt att främja ett mer hållbart resande.		
<b>Dokumentet gäller för</b>	Markaryds kommun		

# Innehåll

<b>Inledning</b> .....	4
Syfte .....	4
Vision 2030 .....	5
Energi- och klimatplan .....	5
Agenda 2030 .....	5
Lag och förordning .....	6
<b>Parkeringsstal för bostäder</b> .....	7
<b>Parkeringsstal för verksamheter</b> .....	8
<b>Övrig parkering</b> .....	10
Bilparkering för personer med rörelsehinder .....	10
Elfordonsparkering .....	10
Parkering för moped/mc .....	11
Parkeringsövervakning .....	11
<b>Flexibla parkeringstal</b> .....	12
<b>Parkeringsutredning</b> .....	13
<b>Utformning av parkeringsplatser</b> .....	13
Cykelparkering .....	13
Bilparkering .....	14
<b>Avtal och genomförande</b> .....	14

## Inledning

Markaryds kommun ska stimulera ett hållbart resande inom kommunorganisationen, näringslivet och bland kommuninvånarna. Alla har vi ett behov av att resa och behovet skiljer sig stort från individ till individ. Däremot så görs många av dagens resor med bil och när en bil står parkerad behövs en genomsnittlig yta på 13–25 m<sup>2</sup> per parkeringsplats vilket resulterar i att stora mängder mark upplåts till stillastående bilar. Utgångspunkten är att parkering ska anordnas inom den egna fastigheten. För att en tomt ska vara lämplig för sitt ändamål ska det finnas lämpligt utrymme för parkering på tomten eller i dess närhet. Vid byggnation av bostäder, kontor eller handelsområden så måste det därför alltid planeras för hur många parkeringar det kommer att behövas.

Parkeringar påverkar därmed i stor utsträckning samhällsplaneringen och är ett styrmedel för att långsiktigt påverka resmönster. För att hushålla med mark och gå mot ett mer hållbart resande behöver fler resor med bil flyttas över till andra trafikslag, såsom cykel- och kollektivtrafik. Den fysiska planeringen ska verka för en samhällsutveckling där en god och långsiktig hållbar livsmiljö uppnås, för dagens samhälle och för kommande generationer.

Parkering styrs i lag och förordning vilka lägger grunden för riktlinjerna. Likaså har riktlinjerna sin utgångspunkt i bland annat Markaryds kommuns *Vision 2030* och *Klimat- och energiplan*, som båda antogs av Kommunfullmäktige år 2020, och kopplas även till Agenda 2030, de globala målen för hållbar utveckling. Kommunens arbete med parkering är därför ett viktigt verktyg för att kunna nå kommunens uppsatta mål för den fysiska planeringen, tillgänglighet, miljö och klimat.

## Syfte

Syftet med Riktlinjer för parkering är att ge kommunens tjänstemän, politiker, byggherrar och övriga intresserade en vägledning för hur parkeringsfrågan ska hanteras och tydliggöra kravet på parkering vid ny- och ombyggnation samt att främja ett mer hållbart resande. Syftet är även att med hjälp av riktlinjerna jobba mot vår vision om en säker och trygg infrastruktur med god tillgänglighet som gör det tryggt för alla att ta sig fram på egen hand i en hållbar miljö. För att uppnå detta så måste vi bland annat jobba för att minska biltrafiken till förmån för alternativa transportmedel. Olika ställningstaganden kring parkering behöver göras i den löpande verksamheten utifrån tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Vi vill göra gaturummen attraktivare, säkrare och därmed tryggare genom att skapa bättre förutsättningar för ett hållbart resande.

Riktlinjerna anger hur parkeringsfrågan ska lösas vid byggnation och är tänkta att användas vid detaljplanering och bygglovsprövning. Riktlinjerna tillämpas på ny bebyggelse eller ändring av befintlig bebyggelse där de föreslagna parkeringstalen ska betraktas som riktvärden. En dialog om behovet av parkering ska föras i varje enskilt fall med riktlinjerna som utgångspunkt.

## Vision 2030

*Möjligheternas Markaryd – Tillsammans gör vi varandra bättre!*

En naturnära, småländsk gränsbygd där människor och företag växer och utvecklas i en kreativ och hållbar miljö. Där gemenskap och mångfald skapar en trygg, jämställd och framtidsbejakande kommun som präglas av tillit.

Vi har en säker och trygg infrastruktur med god tillgänglighet som gör det tryggt för alla att ta sig fram på egen hand. Vi arbetar kontinuerligt med utvecklingen av våra goda kommunikationer. Gång- och cykelvägar är anpassade och de allmänna kommunikationerna är goda. Miljö, trygghets- och generationstänkandet är i fokus vid planeringen av nya bostadsområden och nya områden för företagsetableringar där vi uppmuntrar intressant och konstnärlig arkitektur. Här finns attraktiva boenden som ger möjlighet till social gemenskap och som genom god arkitektur och konstnärlig gestaltning stimulerar kreativitet och god livsmiljö.

## Energi- och klimatplan

I Markaryds kommuns energi- och klimatplan har vi delmålet att *år 2030 har utsläppen av koldioxid från transportsektorn (utom inrikesflyg) minskat med 70 % jämfört med år 2010*. För att nå detta delmål ska vi stimulera ett hållbart resande inom kommunorganisationen, näringslivet och bland kommuninvånarna.

År 2018 låg snittet på körning med egen bil i Markaryds kommun på 827 mil medan rikssnittet låg på 670 mil. Därför satsar vi årligen på att bygga ut och bygga samman vårt cykelvägnät. Kommunen arbetar också strategiskt för att förbättra kollektivtrafiken både genom ökat antal sträckningar och förbättrad turtäthet.

## Agenda 2030

Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål vilka är universella, integrerade och odelbara, vilket innebär att inget mål kan nås på bekostnad av ett annat. Detta är av stor betydelse för att säkerställa att syftet med Agenda 2030 för hållbar utveckling förverkligas. De globala målen inkluderar både Sveriges miljö kvalitetsmål och folkhälsomålen och genom att använda de globala målen som utgångspunkt skapas en heltäckande och strukturerad metod för arbetet framåt.

Markaryds kommun är en växande kommun som ska ha en långsiktig hållbar utveckling. För att detta ska vara möjligt att uppnå ska kommunens samtliga verksamheter bedrivas effektivt och säkerställa en hälsofrämjande, jämlik livskvalitet där graden av miljöpåverkan är så liten som möjligt. Riktlinjerna berörs primärt av mål 9, 11 och 13.



Hållbar industri, innovationer och infrastruktur. Bland annat genom att rusta upp och skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer.



Hållbara städer och samhällen. Hållbar stadsutveckling omfattar hållbart byggande och hållbar planering av bland annat transporter med tillgängliga hållbara transportsystem för alla.



Bekämpa klimattförändringarna bland annat genom hållbart nyttjande av resurser och minskade utsläpp av växthusgaser.

## Lag och förordning

Parkering styrs bland annat av Plan- och bygglagen (PBL 2010:900), som reglerar ansvar för att ordna parkering, och trafikförordningen (TRF 1998:1276) som innehåller bestämmelser om hur och var man får parkera. Det finns även bestämmelser om bland annat parkeringsavgifter, felparkeringsavgifter och parkering för rörelsehindrade i andra lagar och förordningar, såsom Plan- och byggförordningen (PBF 2011:338) och Boverkets Byggregler (BBR 28).

Kommunen har enligt Plan- och bygglagen det övergripande ansvaret för parkeringsplanering. Däremot är kommunen inte skyldig att anordna parkering utan den skyldigheten ligger i första hand på enskilda fastighetsägare. Vid bygglov är det kommunens ansvar att bedöma och se till att parkering ordnas ”i skäligen utsträckning”. För att förenkla den bedömningen så tar många kommuner fram olika verktyg såsom parkeringsriktlinjer eller liknande.

### Parkering i detaljplan

I detaljplaner behöver det visas att plan- och bygglagens krav på utrymme för bil- och cykelparkering kan tillgodoses, vilket regleras i PBL fjärde kapitlet. I detaljplaneprocessen bör det belysas hur stort parkeringsbehovet kan tänkas bli men några specifika parkeringstal bör ej anges, varken på plankartan eller i planbeskrivningen. I planbeskrivningen bör det däremot finnas en hänvisning till kommunens riktlinjer samt beskrivning för på vilket sätt parkering ska lösas.

### Parkering i bygglov

I PBL åttonde kapitlet regleras kraven på byggnadsverk, byggprodukter, tomter och allmänna platser. I bygglovsskedet är det fastighetsägarens skyldighet att redovisa långsiktiga parkeringslösningar så att kraven i plan- och bygglagen och Boverkets byggregler uppfylls. Vid bygglovsprövning och utformning av parkering är det viktigt att ta hänsyn till gällande detaljplan då detaljplaner är juridiskt bindande och gäller före riktlinjer och vägledningar. PBL är även tydlig avseende förhållandet mellan friyta och parkering; om det inte finns tillräckligt med utrymme på fastigheten för både friyta och parkering ska det i första hand ordnas tillräcklig friyta.

### Bygglovsbefriade parkeringsplatser

Enligt plan- och byggförordningen är det bygglovspliktigt att anlägga parkeringsplatser (PBF 6 kap 1 § 8). Däremot krävs det inte bygglov om det på fastigheten finns endast ett eller två enbostadshus eller ett tvåbostadshus och parkeringsplatsen är avsedd uteslutande för fastighetens behov, eller om parkeringsplatsen anläggs med stöd av väglagen (1971:948) eller på mark som i detaljplan har avsatts till gata eller väg (PBF 6 kap 2 § 3.).

#### **PBL (2010:900) 4 kap 13 §**

*I en detaljplan får kommunen bestämma*

- 1. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossningar som behövs [...],*
- 2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och*
- 3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.*

#### **PBL (2010:900) 8 kap 9 §**

*En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att [...]*

- 4. det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon, [...]*

*Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.*

## Parkeringstal för bostäder

Bostädernas storlek och läge i kommunen påverkar behovet av bil och därmed också behovet av parkeringsplats. Andra faktorer som påverkar behovet av bil är närheten till kollektivtrafik och gång- och cykelstråk. Det råder mycket olika kollektivtrafikförutsättningar i olika delar av kommunen, vilket gör det svårt att ange exakt hur mycket parkering som behövs. Stor hänsyn bör därför tas till förutsättningarna på platsen för tänkt byggnation.

För en- och tvåbostadshus gäller att parkering ska anordnas inom den egna tomten eller i områdesgemensam parkeringsanläggning. I villabebyggelse bör parkeringstalet för bil vara en till två platser per bostad. Plats ska också finnas för besökande. Detta gäller oavsett var i kommunen byggnation sker, dock ska hänsyn tas till tillgängligheten till kollektivtrafik och cykelbanor, samt närheten till centrum.

Samtliga boende ska ha tillgång till en cykelplats (cpl). Möjlighet att låsa fast cykeln ska finnas och vid flerbostadshus bör 2 % av antalet cpl avsättas för cyklar med större ytbehov, dock minst 1 plats. Utöver detta tillkommer 0,5 cpl/lägenhet för besökare.

Tillgänglighetsfrågor ska alltid beaktas, och parkering för rörelsehindrade ska finnas, se särskilt kapitel om detta.

Parkeringstal för bostäder		
Bostadsändamål	Antal cykelplatser	Antal bilplatser
En- och tvåbostadshus	<i>Parkerar sina cyklar på den egna tomten</i>	1-2
Flerbostadshus	1 plats per rum i lägenhet 2 % bör avsättas för cyklar med större ytbehov, dock minst 1 plats	1,1 per lägenhet Laddinfrastruktur; se särskilt kapitel <i>Elfordonsparkering</i>
Besöksparkering (flerbostadshus)	0,5 platser per lägenhet	0,2 platser per lägenhet

## Parkeringsstal för verksamheter

Behovet av parkeringsplatser varierar stort beroende på typ av verksamhet och lokalisering. Verksamheter i perifera lägen har oftast ett större parkeringsbehov för bil då tillgången på kollektivtrafik och/eller gång- och cykelbanor vanligtvis är sämre där än i de mer centrumnära lägena. Här är avstånden kortare och tillgången till kollektivtrafiken och gång- och cykelvägen bättre, vilket kan medföra ett större parkeringsbehov för cykel.

Samtliga parkeringstal för verksamheter ska ses som **riktvärden** då verksamheter inom samma ”kategori” kan ha olika förutsättningar och behov. Fokus bör ligga på bilreducerande åtgärder och alternativa transportmedel när så är möjligt. I vissa fall kan det vara svårt att utgå från ett parkeringstal vid beräkningen av parkeringsbehovet varpå en särskild parkeringsutredning kan behöva göras för att skapa en tydligare och mer korrekt beräkning för den aktuella åtgärden. En bedömning får därför göras från fall till fall och det bör ske en tidig dialog mellan kommunen och verksamhetsutövaren för att klargöra parkeringsbehovet för den aktuella verksamheten. Tillgänglighetsfrågor ska alltid beaktas, och parkering för rörelsehindrade ska finnas, se särskilt kapitel om detta.

### Arbetsplatser

Vid arbetsplatsparkering ska hänsyn tas till läget i kommunen. Kommunen bör sträva efter att förmå arbetsgivare att placera sin verksamhet i lägen dit det är möjligt för de flesta arbetstagare att ta sig med cykel eller kollektivtrafik. Kommunen bör i sin planering väga in arbetspendling och tillgång till kollektivtrafik och/eller gång- och cykelbanor vid all lokalisering av personalintensiva anläggningar.

Parkeringsstal för arbetsplatser		
Arbetsplats	Antal cykelplatser	Antal bilplatser
Industri (lager, tillverkning)	10-15 per 1000 m <sup>2</sup> BTA	5-10 per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Kontor	15-30 per 1000 m <sup>2</sup> BTA	10-15 per 1000 m <sup>2</sup> BTA

### Handel- och serviceverksamhet

Inom begreppet handel ryms många olika typer av handel, allt från mindre närbutiker i centrum till större handelsplatser i utkanten av tätorterna. Till kategorin service räknas till exempel post och bankkontor, men också exempelvis restauranger, hotell och liknande funktioner samt målpunkter för fritidsaktiviteter såsom bowlinghall och motionsanläggningar. Parkeringsbehovet ser mycket olika ut för samtliga av dessa verksamheter. Antalet parkeringsplatser ska anpassas utifrån verksamhetens karaktär, platsen och möjligheten att resa på annat sätt än med bil. Där flera handels- och serviceverksamheter är samlokaliserade kan parkeringsplatserna samnyttjas för att uppnå en effektiv markanvändning, varpå lägre parkeringstal kan godkännas om ett samnyttjande är möjligt.

Parkeringsstal för handel- och serviceverksamhet		
Typ	Antal cykelplatser	Antal bilplatser
Handel	15-30 per 1000 m <sup>2</sup> BTA	10-15 per 1000 m <sup>2</sup> BTA
Service och fritid	20-35 per 100 besökare	Ca 0,1-0,4 per besökande



## Förskolor, skolor och övrig utbildning

Vid skolor ska anordnande av parkering generellt fokusera på parkeringsmöjligheter för personal, besökare (korttidsparkering) och fastighetsskötsel. Att skolelever går och cyklar till skolan är viktigt då det leder till både ökad hälsa och bättre prestationer i skolarbetet. Behovet av olika parkeringsformer vid skolor varierar dock stort beroende på lokalisering och typ av utbildning. Antalet parkeringsplatser ska anpassas utifrån typ av skola, personaltäthet, platsen och möjligheten att resa på annat sätt än med bil. Vid förskolor bör säkra lösningar för hämtning och lämning av de yngre barnen beaktas. Vid skolor för de högre åldrarna förväntas eleverna i större utsträckning ta sig själva till skolan. Här är riktvärdet för cykelparkering något högre och här bör man även beakta parkeringsmöjligheter för andra färdmedel såsom moped och A-traktor. En särskild parkeringsutredning behövs oftast för att beräkna enskilda skolors parkeringsbehov och kan med fördel samordnas med framtagande av eventuella skolreseplaner.

Parkeringstal för skolor		
Typ	Antal cykelplatser	Antal bilplatser
Förskola	0,1-0,2 per elev	0,1 per elev
Grundskola	0,3 per elev	0,1 per elev
Gymnasieskola	0,4 per elev	0,1 per elev
Högskola / Vuxenutbildning	0,4 per elev	0,1 per elev
Personal	1 per personal	0,3-0,8 per personal

## Äldreboende och vårdboendestäder

Vid äldreboende utan vård, typ seniorboende, gäller samma riktlinjer som vid övrig bostadsbyggnation. En särskild parkeringsutredning behövs oftast vid etablering av äldreboende och andra vårdboendestäder. Det är viktigt med tidig dialog med verksamhetsutövaren för att ta beräkna parkeringsbehovet. Även om personaltätheten är hög befinner sig kanske inte all personal på arbetet samtidigt. Det bör även finnas i åtanke att så kallade vårdcyklar kanske används inom verksamheten samt att det även kan behövas något fler bilplatser för rörelsehindrade.

Parkeringstal för äldreboende och vårdboendestäder		
Typ	Antal cykelplatser	Antal bilplatser
Visst vårdboende	1 per lägenhet	0,4 per lägenhet
I huvudsak vårdfunktion	Enbart parkering för anställda och besökande	Enbart parkering för anställda och besökande
Besöksparkering	1 per lägenhet	0,1 per lägenhet

## Övrig parkering

### Bilparkering för personer med rörelsehinder

För personer med rörelsehinder är möjligheten att välja färdssätt mer begränsad än för andra. Ofta är kollektivtrafik och gång- eller cykel inte ett alternativ. Bilen blir då mycket viktig, och anläggandet av särskilda parkeringsplatser för personer med rörelsehinder en viktig planeringsfråga, som kräver ett helhetstänk.

Parkeringsplatserna ska ordnas efter behov och antal platser bör dimensioneras med hänsyn till avsedd användning eller antal bostäder. Vid utformning, dimensionering och lokalisering av parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning ska Boverkets byggregler och Boverkets föreskrifter följas. Personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverket och på annat sätt kunna använda tomten, om det inte med hänsyn till terräng och förhållanden i övrigt anses orimligt (PBL 8 kap 9§ 5.). Enligt Boverkets byggregler ska parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus (BBR 3:122). Såväl parkeringen som gångvägen ska vara tillgänglighetsanpassad.

Riktvärdet är att 2 % av samtliga parkeringsplatser för bil (dock alltid minst 1 plats) ska kunna anpassas för detta, dock kan vissa verksamheter och boendeformer kräva att det ordnas fler parkeringsplatser för rörelsehindrade. Vid bostäder bör även någon form av plats/utrymme finnas för handikappfordon som inte är bilar, t.ex. vårdcykel och/eller permobil.

### Parkeringsstillstånd för personer med rörelsehinder

Enligt 13 kap 8 § Trafikförordningen (1998:1276) kan rörelsehindrade personer få ett särskilt parkeringsstillstånd utfärdat. Tillståndet kan utfärdas till en rörelsehindrad person som själv kör motordrivna fordon men även till andra rörelsehindrade som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet. Tillståndet får endast utfärdas till en rörelsehindrad person som har ett varaktigt funktionshinder som innebär att personen har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Parkeringsstillståndet söks i den kommun man är folkbokförd och tillståndet gäller sedan i hela Sverige.

Bilparkering för personer med rörelsehinder		
Ändamål	Antal bilplatser	Andra utrymmeskrävande fordon, t.ex. permobil / cykel / moped
Oavsett ändamål	2 %, dock alltid minst 1 plats	Plats / utrymme bör finnas

## Elfordonsparkering

Användningen av elbilar blir vanligare och vanligare varpå efterfrågan av laddningsmöjligheter för elfordon ökar. Markaryds kommun har uppfört 10 laddstolpar varav sex stolpar är avsedda för kommunens egna bilar. De publika stolparna finns vid busstationen i Strömsnäsbruk, kommunhuset i Markaryd samt vid järnvägsstationen i Markaryd. Det finns även privata företag som erbjuder laddmöjligheter i Markaryd.

Laddningsmöjligheter för elfordon ska ordnas i enlighet med Plan- och byggförordningen (2011:338) 3 kap. 20b, 20c och 22 §§ och ett nytt egenskapskrav finns i PBL sedan maj 2020. Kraven på laddinfrastruktur i samband med uppförande av byggnader innebär i korthet:

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) till alla parkeringsplatser.
- Övriga nya uppvärmda byggnader med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 % av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon
- För ouppvärmade byggnader ställs inga krav

Utöver ovan ställs retroaktiva krav på vissa befintliga byggnader. Dessa krav ska vara genomförda före den 1 januari 2025:

- Uppvärmade byggnader som inte är bostadshus med fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon
- För ouppvärmade byggnader och bostadshus ställs inga retroaktiva krav

Reglerna ska även tillämpas vid så kallad ombyggnad av en byggnad. Boverket arbetar fortsatt med att ta fram regler samt råd om hur kraven ska tillämpas och den fortsatta utvecklingen gällande elfordon och laddinfrastruktur bör därför följas kontinuerligt.

## Parkering för moped/mc

Parkeringsbehov för moped/motorcykel bör beaktas vid planering och byggnation. Behovet av parkeringsyta varierar stort beroende på verksamhet och lokalisering och får därmed avgöras från fall till fall utifrån aktuell åtgärd. En fördel med motorcyklar och mopeder jämfört med bilar, är att fler fordon får plats på en mindre yta. Cirka 8-10 motorcyklar får plats på en yta motsvarande 3 bilplatser.

## Parkeringsövervakning

Den 1 november 2016 beslutade Kommunfullmäktige i Markaryds kommun att införa parkeringsövervakning i kommunens samhällen. Bakgrunden till detta beslut är att det sedan länge funnits stora problem med dumpade eller långtidsparkerade fordon i diverse skick som blivit stående på olika platser i kommunen. Dessa fordon har visat sig i princip omöjliga för kommunen att få bort, vilket ledde till Kommunfullmäktiges beslut att införa parkeringsövervakning. Målet för kommunen är naturligtvis att så många som möjligt ska parkera rätt, inte att kommunen ska få intäkter i form av felparkeringsavgifter. Vid eventuella böter tar man trafikförordningen i beaktande.

## Flexibla parkeringstal

För att främja hållbara transporter och bidra till kommunens mål är parkeringstalen till viss del flexibla. Det innebär att parkeringstalen för bilar kan reduceras om exploatören/fastighetsägaren genomför mobilitetsåtgärder som bidrar till minskad bilism. Mobilitetsåtgärder används för att påverka efterfrågan på bilparkering och lösa tillgängligheten med andra medel än parkeringsplatser. En mobilitetsåtgärd syftar till att underlätta resande utan egen bil, exempelvis genom åtgärder som främjar resor via cykel och kollektivtrafik. Att reducera parkeringstalen för bil förutsätter därmed att boende kan tillgodose sin tillgänglighet med andra transportmedel än egen bil.

Det är ett frivilligt åtagande som för fastighetsägaren ger en reduktion av kravet på antalet parkeringsplatser för bil som ska ordnas. Minskningen ska motsvara förväntad effekt av de insatser som avtalas. Exploatören/fastighetsägaren utreder och redovisar en reduktion av parkeringstalet samt de mobilitetsåtgärder som ligger till grund för reduktionen. Det slutgiltiga parkeringstalet kan ej understiga 0,5 om inte särskilda skäl talar för det.

Nedan presenteras möjligheter och exempel på åtgärder att genomföra för att det ska vara möjligt att reducera parkeringstalen avseende bilparkering. Hur stor reduktionen av parkeringstalen blir bedöms i varje enskilt fall.

### Kollektivtrafiknära läge

Reducering gäller endast för kollektivtrafik, ej anropsstyrd trafik.

Kollektivtrafiknära läge		
Avstånd till station / hållplats (fågelvägen)	Reducering av parkeringstal	Reducering av parkeringstal
	<b>Tåg eller expressbusslinje</b>	<b>Regionbuss</b>
500 m	0,5	0,3
750 m	0,4	0,2
1000 m	0,3	0,1

### Samutnyttjande av parkering

Samutnyttjande av parkeringsplatser kan ske genom avtal med andra aktörer som inte har behov av att använda parkeringsplatserna under samma tider på dygnet eller veckan. Det är bara tillåtet att samutnyttja besöksparkeringarna till bostadshus. Följande tabell redovisar en uppskattad beläggningsgrad för de olika typerna av parkeringar och ska användas vid beräkning av samutnyttjande för parkeringsplatser.

Samutnyttjande av parkering				
Ändamål	Vardag 08-17	Fredag 17-21	Lördag 10-15	Natt
Besökande boende	30 %	70 %	40 %	50 %
Handel	50 %	80 %	100 %	0 %
Kontor	80 %	20 %	10 %	20 %
Industri	70 %	10 %	10 %	10 %
Skola	90 %	10 %	10 %	0 %

## Andra exempel på mobilitetsåtgärder

Andra exempel på mobilitetsåtgärder kan vara att skapa;

- ... attraktiva, säkra samt väderskyddade cykelparkeringar för olika typer av cyklar (ex. lådcykel, elcykel m.fl.),
- ... utrymme för att tvätta och reparera cyklar,
- ... förutsättningar för cykelpool med olika cykeltyper, t.ex. el- eller lådcykel,
- ... förutsättningar för laddning av elcyklar,
- ... förutsättningar för bilpool med framförallt fossilfria fordon och miljöbilar,
- ... övriga åtgärder som bedöms öka attraktiviteten och tillgängligheten för resor med cykel- och kollektivtrafik, exempelvis kollektivtrafikkort eller elcykel som ingår i hyran.

Ovan åtgärder kan ge en reduktion med upp till 25%.

## Parkeringsutredning

I vissa fall kan det vara svårt att utgå från ett parkeringstal vid beräkningen av parkeringsbehovet varpå en särskild parkeringsutredning bör göras för att skapa en tydligare och mer korrekt beräkning för den aktuella åtgärden. Parkeringsutredningen ska ha fokus på att utreda parkeringsbehovet för cykel och bil. Utredningen bör även fokusera på vilka åtgärder som kan göras för att minska bilbehovet och att föreslå alternativa lösningar. Parkeringsutredningen bör innehålla följande:

- Förväntat platsbehov av cykelparkering.
- Förväntat platsbehov av bilparkering.
- Förslag på lösningar som kan hjälpa till att minska bilbehovet, exempelvis genom olika mobilitetsåtgärder.
- Förslag på utformning av cykel- och bilparkering så att den harmonierar med omgivningen och utgör ett positivt inslag i omgivningen.
- Eventuell reduktion av parkeringstalen och en redovisning för de mobilitetsåtgärder som ligger till grund för reduktionen.

## Utformning av parkeringsplatser

### Cykelparkering

Cykelparkeringen ska företrädesvis anordnas inom kvartersmark och bör placeras närmare entréer än bilparkeringen. Cykelparkeringen ska vara tillgänglig, trygg och säker samt utformad så att det är attraktivt att parkera där under en längre tid över dagen. Låsmöjlighet ska finnas, och om möjligt även tak/väderskydd. Hänsyn bör även tas till att det idag finns ett större utbud av olika typer av cyklar såsom cyklar med bredare styre, lådcyklar m.fl., som kan behöva större utrymme för parkering.

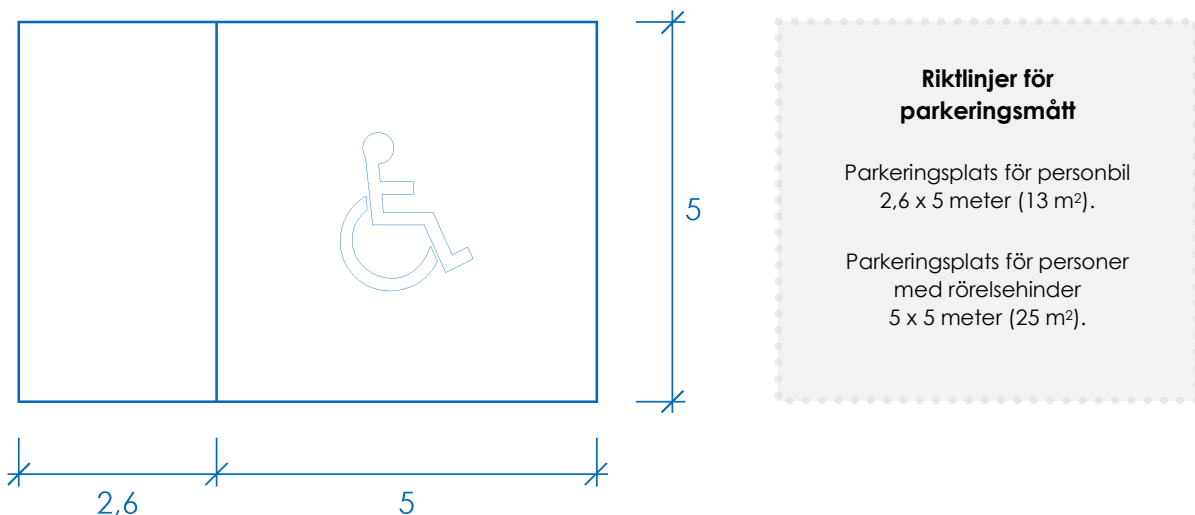
Att notera är Boverkets byggregler (BBR) som anger riktlinjer för bostadskomplement: ”I bostadslägenhetens närhet ska det finnas rum för förvaring av barnvagnar, cyklar, utombusrullstolar, rollatorer och liknande samt utrymme för postboxar.” Det innebär att även om antalet cykelparkeringar uppfylls kan det tillkomma ytterligare krav på dess utformning och placering enligt BBR.

## Bilparkering

Vid utformning av parkeringsplatser och parkeringsanläggningar är det av stor vikt att parkeringarna tillför den omkringliggande miljön ett estetiskt värde. De ska utformas så att de anpassas efter omgivningen och ambitionen ska vara att åstadkomma parkeringar med inslag av planteringar eller andra gröna element.

En gatuparkering bör vara en del i en hel gatumiljö och kan med fördel kombineras med grönska, i syfte att uppnå en effektiv markanvändning som ger en trivsam upplevelse för gaturummets alla besökare. Större parkeringsplatser kan ofta upplevs ofta som oattraktiva och ödsliga. För att minska denna känsla bör dessa utformas med grön-/gångstråk för att visuellt minska intrycket av en stor sammanhängande parkeringsyta och samtidigt underlätta kommunikationer mellan parkeringsplats och målpunkt.

Personer med rörelsehinder har fordon som är anpassade efter personens behov, och de kan därför vara beskaffade på olika sätt. Vissa stiger in i fordonet på sidan, andra stiger in baktill på fordonet och vissa har hjälp av andra att komma in i fordonet. Det är därför viktigt att det finns gott om utrymme runt om fordonet. Eventuella trottoarkanter ska vara nedfasade så att en person som till exempel använder rullstol kan ta sig upp. Om möjligt bör parkering för personer med rörelsehinder ej heller placeras i kraftig lutning.



## Avtal och genomförande

Olika parkeringslösningar kan behöva olika avtal eller förbindelser för ett effektivt genomförande.

**Parkeringsförbindelse** innebär att en fastighetsägare ordnar parkeringsplatser på en annan av sina fastigheter som ligger inom rimligt gångavstånd. Förbindelsen ska finnas så länge behovet består.

**Parkeringsavtal/servitut** kan fastighetsägare, som har behov av parkeringsplatser, teckna med en annan fastighetsägare som har ett överskott av parkeringsplatser och som ligger inom rimligt gångavstånd. Det innebär att en fastighet får rätt att till viss del nyttja en annan fastighets parkering. Avtalet ska finnas så länge behovet består. Servitut bildas vid en lantmäteriförrättning enligt fastighetsbildningslagen.

**Gemensamhetsanläggning** för parkering avsedd att tillgodose flera fastigheter och bör redovisas i detaljplaneskedet. Gemensamhetsanläggning inrättas av lantmäteriet genom en anläggningsförrättning vilket regleras av anläggningslagen (AL).

**Detaljplaner** ska utgå från riktlinjerna för parkering och får inte medge större byggrätter än att riktlinjerna för parkering kan följas. Om parkeringstalet beräknas med reducering ska typ av reducering framgå av plan- och genomförandebeskrivningen.

**Bygglov**sansökan ska innehålla en parkeringslösning där det framgår vilket parkeringsbehov som fastighetsägaren räknat med och hur riktlinjer för parkering ska uppfyllas. Vid ändring, om- eller tillbyggnad av befintlig verksamhet ska förändringens parkeringsbehov tillgodoses.

En sökande som vill använda sig av parkeringsservitut eller gemensamhetsanläggning ska bifoga en kopia på förbindelsen eller avtalet till bygglovsansökan och de aktuella parkeringsplatserna ska redovisas på en bilagd ritning.

En sökande som vill tillgodoräkna sig en reducering av antalet parkeringsplatser ska bifoga en parkeringsutredning som tydligt redovisar för de mobilitetsåtgärder som ligger till grund för reducering.

